

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

20 sierpnia | Nr. 12. | Rok 1929.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO-ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

122.

Rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów oraz Ministra Komunikacji z dnia 30 czerwca 1929 r. w sprawie wykonywania postanowień art. 34 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie.

Na podstawie art. 14, 34 i 48 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 584) oraz na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1927 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Poczt i Telegrafów (Dz. U. R. P. Nr. 5, poz. 26) — zarządza się co następuje:

§ 1. Przedmiotem zapotrzebowania ze strony Zarządu Poczt i Telegrafów, na stacjach kolejowych mogą być lokale biurowe, magazyny i place.

W budynkach nowowznoszonych na terenie stacyjnym oraz w budynkach, które na tym terenie podlegają kapitalnej przebudowie — Zarząd Poczt i Telegrafów może żądać oprócz lokali biurowych, również i mieszkań dla kierowników urzędów, jakoteż agencyj pocztowych, a mianowicie o powierzchni użytkowej od 50 do 120 m², w myśl obowiązujących w tym względzie przepisów. Zarząd Poczt i Telegrafów może również żądać, aby w końcowych stacjach ambulansów pocztowych były dostarczone, we wspomnianych budynkach, stosownej wielkości pomieszczenia (pokoje noclegowe) dla funkcjonarjuszów pocztowych.

Zarząd Kolejowy jest obowiązany dostarczać, w dotychczasowych budynkach stacyjnych, mieszkania dla kierowników urzędów lub agencyj poczto-

wych i pomieszczenia dla funkcjonarjuszów ambulansów pocztowych — w miarę możności.

§ 2. O ileby pomieszczenia i place, wymienione w § 1 niniejszego rozporządzenia, wymagały wykonania pewnych przeróbek lub zmian, celem przystosowania do potrzeb zarządu Poczt i Telegrafów wydatki na te przeróbki lub zmiany ponosi Zarząd Poczt i Telegrafów.

§ 3. Objekty, przystosowane odpowiednio dla celów pocztowych, winny być utrzymane w stanie zdatnym do użytku, odpowiadać, co do wielkości i rozkładu, potrzebom instytucji pocztowej oraz winny być dogodnie położone w stosunku do dworca i torów kolejowych.

O ile chodzi o lokale urzędów pocztowych i telegraficznych, dotyczące podwórza, budynki gospodarcze, dojazdy, przepusty, tunele i t. p. winny być, w miarę możności, wyodrębnione dla wyłącznego użytku instytucji poczt. telegr.

§ 4. Jeśli istniejący stan rozbudowy stacji kolejowej nie pozwala na zaspokojenie potrzeb lokalowych instytucji poczt. telegr., a znajdują się na terenie stacji, objekty nie wyzyskane bezpośrednio na cele kolejowe, bądź też takie, które mogą być odstąpione lub wymienione, bez uszczerbku dla ruchu kolejowego, Zarząd Kolejowy, na wniosek Zarządu Poczt i Telegrafów, poddaje rewizji dotychczasowy stan użytkowania swych objektów na stacji kolejowej i przekazuje Zarządowi Poczt i Telegrafów te z nich, które są niezbędne dla utrzymania, względnie ciągłości komunikacji poczt. telegr.

W tym wypadku Zarząd Poczt i Telegrafów ponosi wszelkie koszta związane z opróżnieniem tych objektów przez Zarząd Kolejowy oraz z uzyskaniem przezeń nowych pomieszczeń.

§ 5. Objekty, podlegające zarządowi przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon“, a położone na stacjach kolejowych, mogą być wymieniane na inne lub odstąpione Zarządowi Kolejowemu, o ile okazały się niezbędnie potrzebnemi Zarządowi Kolejowemu.

W tym wypadku potrzebne jest porozumienie się Zarządu Kolejowego z Zarządem Poczt i Telegrafów co do zamiany tych objektów na inne, względnie odstąpienia, przyczem wszelkie koszta, stąd wynikające, ponosi wyłącznie Zarząd Kolejowy.

§ 6. W razie gdyby plac kolejowy, zabudowany przez Zarząd Poczt i Telegrafów, okazał się w przyszłości niezbędnie potrzebny dla celów Zarządu Kolejowego, Zarząd Poczt i Telegrafów winien plac ten, wraz ze wszystkiemi znajdującemi się na nim zabudowaniami, po uprzedniem ich opróżnieniu, przekazać z powrotem Zarządowi Kolejowemu.

Rzeczoznawcy wyznaczeni przez Ministerstwo Komunikacji oraz Ministerstwo Poczt i Telegrafów, oznaczą wspólnie wartość usunąć się mających budynków, w chwili decyzji o usunięciu, a Zarząd Kolejowy zwróci połowę tej wartości szacunkowej — Zarządowi Poczt i Telegrafów.

Zarząd Kolejowy winien jest zawiadomić Zarząd Poczt i Telegrafów o żądaniu zwrotu placu, w takim terminie, aby Zarząd Poczt i Telegrafów miał możność ulokowania biur i magazynów pocztowych, bądź to w nowych budowlach przez siebie wybudowanych, bądź też w lokalach odstąpionych przez Zarząd Kolejowy.

§ 7. Place kolejowe będą przekazywane Zarządowi Poczt i Telegrafów po uprzedniem porozumieniu się, w każdym wypadku osobno osiągniętem.

§ 8. Budowle wzniesione na terenach kolejowych, kosztem Zarządu Poczt i Telegrafów, podlegają zarządowi przedsiębiorstwa: „Polska Poczta, Telegraf i Telefon“ i będą przez nie konserwowane i remontowane.

§ 9. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem objektu kolejowego, użytkowanego częściowo przez Zarząd Poczt i Telegrafów, w stanie należytym i zdatnym do użytku (drobny remont) przeprowadza Zarząd Kolejowy na swój koszt i we własnym zarządzie. O potrzebie remontu decyduje Zarząd Kolejowy w porozumieniu z Zarządem Poczt i Telegrafów.

§ 10. Wszelkie przeróbki dla celów pocztowo-telegraficznych, żądane przez Zarząd Poczt i Telegrafów, w lokalach, odstąpionych instytucjom pocztowym i telegraficznym — przeprowadza Zarząd Kolejowy na koszt Zarządu Poczt i Telegrafów, wedle planów i kosztorysów z nim uzgodnionych.

Przeróbki, dokonane w odstąpionych lokalach, a dostosowane do celów pocztowo-telegraficznych, winny być — na wypadek oddania tych lokali z powrotem Zarządowi Kolejowemu — doprowadzone do stanu pierwotnego, na koszt Zarządu Poczt i Telegrafów.

§ 11. Na podstawie porozumienia się obu Zarządów, zwłaszcza, gdy chodzi o nowe budowle lub pomieszczenia służące wyłącznie dla celów pocztowo-telegraficznych, może być przeprowadzenie robót budowlanych lub przeróbek pozostawione Zarządowi Poczt i Telegrafów.

W tym wypadku jednak plany odnośnych robót wymagają uzgodnienia z Zarządem Kolejowym.

§ 12. O wszelkich robotach wykonywanych przez Zarząd Kolejowy na koszt Zarządu Poczt i Telegrafów winien być ten ostatni uprzednio zawiadomiony, a po wykonaniu robót winny mu być przesłane odnośne sprawozdania techniczno-rachunkowe, najpóźniej w terminie rocznym.

§ 13. Opłatę za użytkowanie lokali dla celów urzędowych pocztowo-telegraficznych określa się w stosunku do wielkości tych lokali.

Wielkość przyjmuje się w metrach kwadratowych, jako płaszczyzna ogólna pomieszczeń użytkowanych, wymierzonych w świetle między ścianami.

§ 14. Opłaty za lokale biurowe i mieszkania w naturze, nie wyłączając mieszkań reprezentacyjnych i służbowych oraz za magazyny, zabudowania gospodarcze, place, ogrody i t. p., oznacza się według §§ 3, 4, 5, 6 i 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 października 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 849).

§ 15. W razie udziału Zarządu Poczt i Telegrafów w kosztach budowy lub przebudowy — opłaty za użytkowanie pomieszczeń będą ustalane na podstawie porozumienia się obydwu Zarządów.

O ile dany objekt użytkowania wykonany był całkowitym kosztem Zarządu Poczt i Telegrafów, opłata za użytkowanie odnośnych lokali nie może być pobierana, a jedynie opłata czynszowa za plac

pod budowę, jakoteż zwrot kosztów za świadczenia, jeśli one są efektywnie ponoszone przez Zarząd Kolejowy.

§ 16. Zarządom kolei prywatnych Zarząd Poczt i Telegrafów uiszczać będzie za place pod budowę własnych budowli nieznaczny czynsz (rekogniscyjny).

§ 17. Opłata za świadczenia normalne, do których obowiązany jest Zarząd Kolejowy, jako to: utrzymanie w stanie należytym, czyszczenie kominów, wywóz nieczystości, utrzymanie czystości na zewnątrz budynków opał, oświetlenie ubikacji wspólnego użytkowania i t. p. — regulowana będzie na podstawie wspólnie ustalić się mających ryczałtów.

§ 18. Opłata za świadczenia dodatkowe w lokalach użytkowanych wyłącznie przez pocztę, jak oświetlenie elektryczne, gazowe, ogrzewanie centralne i t. p., stosować się winna do rzeczywistego rozchodu odnośnej energji i kosztów własnych Zarządu Kolejowego, przyczem może być ustanowiona opłata ryczałtowa na podstawie porozumienia się obu Zarządów.

§ 19. Świadczenia wykonywane przez Zarząd Kolejowy na podstawie art. 34 punkt a) ustawy o poczcie, telegrafie i telefonie z dnia 3 czerwca 1924 r. — będą opłacane przez Zarząd Poczt i Telegrafów w wysokości kosztów własnych Zarządu Kolejowego, z doliczeniem dodatku administracyjnego.

Wysokość tego dodatku na administrację będzie ustalona oddzielnie przez Zarząd Kolejowy w porozumieniu z Zarządem Poczt i Telegrafów.

§ 20. Urządzenia techniczno-kolejowe, wybudowane dla celów pocztowych (art. 34 p. b. ustawy) są to urządzenia kolejowe poza obrębem lokalu pocztowo-telegraficznego, na terenie stacyjnym, jak: windy, stocznie, rampy i t. p. Mają one na celu ułatwienie transportu ładunków pocztowych z dworca i na dworzec z pociągów do urzędów pocztowych na dworcu i odwrotnie oraz między pociągami.

§ 21. O ile budynek urzędu poczt. dworcowego mieści się poza obrębem stacyjnym — urządzenie dostępu do torów (art. 34 p. c ustawy) na przestrzeni od peronu do granicy terenu kolejowego należy do Zarządu Kolejowego, w pozostałej zaś przestrzeni od granicy kolejowej do budynku urzędu pocztowego dworcowego — do Zarządu Poczt i Telegrafów.

O przydatności dostępów do torów, na których odbywa się ładowanie poczty, orzeka Zarząd Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Zarządem Kolejowym.

§ 22. Zapotrzebowanie materjałów opałowych (art. 34 p. d ustawy) winno być zgłaszane przez Zarząd Poczt i Telegrafów zawczasu, dostarczenie zaś ich przez Zarząd Kolejowy winno być uskutecznione w czasie właściwym. Co do terminów i szczegółów dostawy winny się oba Zarządy porozumieć.

§ 23. Zarząd Kolejowy jest obowiązany zawiadomić Zarząd Poczt i Telegrafów o zamiarze urządzenia każdej nowej stacji kolejowej lub o każdej zamierzonej przebudowie lub rozbudowie stacji, o ile one mogą mieć znaczenie dla poczty i zasięgnąć opinji Zarządu Poczt i Telegrafów co do jego potrzeb, przed przystąpieniem do sporządzenia ostatecznych planów.

O ile na powyższe zawiadomienie Zarząd Poczt i Telegrafów nie odpowie w wymaganym terminie, Zarząd Kolejowy wykona zamierzone budowy.

§ 24. Prawo przysługujące Zarządowi Poczt i Telegrafów w myśl art. 14 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie—dotyczy również kolejowego terenu stacyjnego, oraz objektów na tym terenie się znajdujących, a w szczególności co do umieszczania na nich godeł, skrzynek listowych, automatów i t. p., z zastrzeżeniem ograniczeń wywołanych względami na bezpieczeństwo ruchu.

§ 25. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1929 r.

Minister Poczt i Telegrafów: *Boerner*

Minister Komunikacji: *Kühn*

123.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 lipca 1929, w przedmiocie zmiany repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Departamentom i Wydziałom M. K., przez Dyrekcje Kolei Państwowych.

W repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Ministerstwu Komunikacji przez Dyrekcje Kolei Państwowych, stanowiącem załącznik do rozporządzenia M. K. z 26 marca 1929 r. Nr. I. 1227/BO/29 (Dz. U. M. K. Nr. 6, poz. 65), w ustępie p. t. „Departament IV", skreśla się treść pozycji, oznaczonej Nr. porz. 22, w miejsce zaś jej, umieszcza się „sprawozdanie roczne o eksploatacji kolei wąskotorowych" z terminem składania w dniu 1 września każdego roku oraz wprowadza się nową pozycję pod Nr. porz. „22a" „sprawozdania miesięczne o wynikach ogólnych eksploatacji kolei wąskotorowych", z terminem składania w dniu 25-go każdego miesiąca za miesiąc ubiegły".

124.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 czerwca 1929 r. o należnościach za podróże służbowe i delegacje etatowych pracowników kolei państwowych.

(przedruk z Dz. Ust. R. P. Nr. 50, poz. 414 z dnia 11 lipca 1929 r.).

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) oraz uchwały Rady Ministrów z dnia 8 maja 1929 r. zarządzam co następuje:

§ 1. Przewidziane w ust. 1 § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników kolei państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 860) normy diet,

przy podróżach służbowych i delegacjach do m. Białej w powiecie bialskim, województwie krakowskiem i do m. Gdyni również podlegają zwiększeniu o 20%.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia t. j. z dniem 11 lipca 1929 r. traci moc obowiązującą ustęp przedostatni i ostatni rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 grudnia 1928 r. Nr. I. 20816/2/28 w sprawie należności za podróże służbowe pracowników kolejowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 2, poz. 3 z 1929 r.)".

125.

Nr. I. 15051/2/29 z dnia 9 lipca 1929 r. w sprawie stosunku służbowego pracowników nieetatowych, niestałych, powołanych na ćwiczenia wojskowe.

Ministerstwo Komunikacji, uchylając rozporządzenie z dnia 21 marca 1929 r. Nr. I. 3090/2/29 w sprawie przyjęć na służbę pracowników nieetatowych niestałych po odbyciu ćwiczeń wojskowych (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 6, poz. 68 z 1929 r.), zarządza co następuje:

Pracowników nieetatowych niestałych, (próbnych i czasowych) powołanych do odbycia ćwiczeń wojskowych, nie należy zwalniać ze służby z dniem odejścia na ćwiczenia wojskowe lub wypowiadać im umowę o pracę w czasie pomiędzy chwilą powołania na ćwiczenia wojskowe rezerwy, a końcem odbycia tych ćwiczeń, lecz udzielać im na ten czas bezpłatnego urolopu.

Po powrocie odnośnych pracowników z ćwiczeń wojskowych, należy zwolnić jednocześnie pracowników czasowych przyjętych w razie potrzeby w ich miejsce.

126.

Nr. I. 6123/2/29 z dnia 12 lipca 1929 w sprawie zaliczania pracownikom kolejowym czasu służby w wojsku polskiem do czasu służby kolejowej przy ustalaniu kolejności do mianowania w listach starszeństwa.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Kolei Państwowych zaliczać pracownikom kolejowym etatowym jakoteż nieetatowym stałym dziennie płatnym nieobowiązkową służbę w wojsku polskiem oraz służbę w formacjach wojskowych i organizacjach wojskowych, uznaną jako służbę w wojsku polskiem w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 122, poz. 705) i rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 stycznia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 72), do czasu służby kolejowej przy ustalaniu kolejności w listach starszeństwa, ułożonych na zasadzie rozporządzeń M. K. z dnia 26 lipca 1924 Nr. I. 8707/2/24 i 21 stycznia 1925 Nr. I. 405/2/25 (Dz. U. M. K. Nr. 2/1925).

Jednocześnie przesuną Dyrekcje wstecz o czas trwania nieobowiązkowej służby w wojsku polskiem do czasu ogólnej demobilizacji lub w polskich formacjach wzgl. organizacjach wojskowych w czasie wojny światowej, datę złożenia egzaminu ścisłego, wymaganego na stanowisko podstawowe, pracownikom nieetatowym stałym dziennie płatnym, którzy są kandydatami do przyjęcia na etat. Ustalona w ten sposób data będzie pierwszym rozstrzygającym czynnikiem starszeństwa wymienionych kandydatów w miejsce daty złożonego egzaminu ścisłego.

Nieobowiązkową służbę w wojsku polskiem lub w formacjach wzgl. organizacjach wojskowych, należy uwzględniać również przy zaliczaniu pracowników nieetatowych niestałych (próbnych i czasowych) w poczet pracowników nieetatowych stałych.

127.

Nr. I. 4999/29 z dnia 24 lipca 1929 r. w sprawie wyjaśnienia niektórych postanowień rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 czerwca 1920 o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. M. K. Nr. 7/1920).

Wobec wątpliwości, które nasuwają się w niektórych Dyrekcjach Kolei Państwowych co do sposobu obliczania czasu pracy pewnych kategoryj pracowników, Ministerstwo Komunikacji udziela następujących wyjaśnień do poszczególnych artykułów rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 czerwca 1920 r. o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu.

Do art. 4, ustęp 2.

Na stacjach, na których personel stacyjny, objęty art. 15 i 16 rozp.M. K. Ż. z 10/VI 1920 r. o czasie pracy na kolejach pracuje według współczynnika 2/3 lub 1/2 i na których znajdują się pokoje noclegowe, nie należy ustalać osobnych posługaczów pokojów noclegowych lecz czynności ich przekazać pracownikom, pełniącym służbę stacyjnych.

Do art. 15 punkt 2 i 3.

W art. 15 punkt 2, jest mowa jak to wynika z ustępu pierwszego jedynie o odgałęzieniach linij w innym kierunku (odgałęzienia węzłowe,), a nie o odgałęzieniach na bocznicę.

W art. 15 punkt 3, pod brakiem urządzeń technicznych danej stacji rozumie się brak centralizacji zwrotnic i sygnałów na stacji.

Do art. 15 i 16.

Ministerstwo Komunikacji przypomina rozp. M. K. z dnia 17/IX 1923 Nr. I. 11528/2/23, które postanawia, że przy ustalaniu czasu służby poszczególnych kategoryj pracowników wymienionych w art. 16 rozp. M. K. Ż. z dnia 10/VI 1920 r., uwzględniać należy z okoliczności miarodajnych do określania pra-

cy (ilość przepuszczanych pociągów, długość czasu przetaczania, zmiany parowozów i t. p.) tylko te które wpływają na służbę danego posterunku.

Jeżeli więc chodzi o pracę przetokową, współczynnik pracy pracowników pełniących tę służbę, winien być ustalony według długości przetaczania (pół godziny = 1 pociągowi) i ilości przeformowywanych względnie obsługiwanych przez drużyny przetokowe składów pociągów, czyli, że pociągi przepuszczane tylko przez stacje nie mają wpływu na współczynnik pracy drużyn przetokowych.

Przy ustalaniu współczynników pracy spisywaczy i kredowaczy wagonów oraz placowych (w Dyrekcji Warszawskiej) należy brać w rachubę tylko tę ilość pociągów, przy której oni są zatrudnieni.

Dla robotników stacyjnych, spełniających stale pewne czynności służbowe jednego charakteru, współczynnik pracy powinien być ustalony stosownie do spełnianych przez nich czynności służbowych, jeżeli zaś robotnicy stacyjni zatrudnieni są przy zajęciach w danej stacji, co do których obowiązują różne współczynniki pracy, współczynnik pracy winien być dla nich ustalony na podstawie zajęcia, przy którem pracownik dany najdłużej pracuje.

128.

Nr. I/8948/2/29 z dnia 25 lipca 1929 r. w sprawie ryczałtów na wyjazdy.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że ryczałt na wyjazdy, ustalony w rozporządzeniu M. K. z dnia 18 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5584/2/28 (Dz. Urz. M. K. Nr. 12, poz. 137 z 1928 r.), dla pomocników zawiadowców odcinków drogowych i torowych, może być przyznany w wypadku, gdy dany pracownik pełni samodzielnie służbę zawiadowcy odcinka drogowego na przydzielonym mu odcinku.

Prawo do otrzymania tego ryczałtu nie przysługuje zatem pomocnikowi zawiadowcy odcinka drogowego, przydzielonemu do pomocy zawiadowcy odcinka drogowego.

Za wyjazdy, związane z czynnościami na przydzielonym odcinku, może bowiem pobierać ryczałt, ustalony w wymienionem wyżej rozporządzeniu tylko jeden zawiadowca odcinka drogowego, a pomocnikowi zawiadowcy (drugiemu zawiadowcy) mogą być przyznane w razie koniecznych wyjazdów służbowych, diety w myśl odnośnych przepisów.

SPRAWY FNANSOWE.

129.

Nr. II/5741/7/29 z dnia 16 lipca 1929 r. w sprawie potrąceń z emerytur.

Zaopatrzenia emerytalne podlegają rozmaitym potrąceniom jak podatek, raty, zaliczki, zwroty i t. d.

Pobierający zaopatrzenie emerytalne za pośrednictwem P. K. O. otrzymują czeki, na których wyszczególniona jest tylko ogólna kwota przekazana do wypłaty bez oznaczenia z czego ona powstała (kwota zasadnicza, dodatki mieszkaniowe, procentowe i t. p.) oraz bez uwidocznienia jakie poczyniono potrącenia.

Celem więc umożliwienia pobierającemu zaopatrzenie emerytalne sprawdzenia, czy wypłata jest prawidłowa i co jest powodem różnic w wypłatach w poszczególnych miesiącach Ministerstwo Komunikacji zarządza niniejszem, by na odwrotnej stronie czeku (odcinek dla odbiorcy) uwidocznione było zestawienie przedstawiające poszczególne pozycje należności i potrąceń.

Wzór załącza się.

Przy zamawianiu czeków, przewidzianych niniejszem zarządzeniem, należy mieć na uwadze zapasy czeków starego wzoru, które powinny być przez Dyrekcje użyte do wyczerpania.

ODCINEK DLA ODBIORCY

Konto Nr. 25.000.

DYREKCJA KOLEJOWA WE LWOWIE

Czek Nr. . . . . Kasy Głównej

Pobory za miesiąc . . . . 19 . . . r.

Zł. . . . . . . gr.

Arkusz likwidacyjny Nr. . . . .

Każdą zmianę stanu rodzinnego, t. j. śmierć męża, żony lub sieroty, jakoteż powtórne zamążpójście wdowy i t. p., należy natychmiast podać do Wydziału Finansowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie pod rygorem konsekwencji art. 4 ustawy emerytalnej.

O każdej stałej zmianie mieszkania należy zawiadomić o miesiąc wcześniej powyższy Wydział Dyrekcji P. K. P., gdzie też wyłącznie wszystkie reklamacje zgłaszać należy.

Przy każdej reklamacji należy zawsze podać numer arkusza likwidacyjnego, uwidoczniony na odcinku czekowym, względnie dołączyć odcinek czekowy.

(na str. odwrotnej)

Pobory	Zł.	gr.
Wyrównanie	„	„
Dodatek mieszkaniowy	„	„
Zasiłek	„	„
Razem	Zł.	gr.

POTRĄCENIA:

Opłata emerytalna (3%)	Zł.	gr.
„ (za awans)	„	„
Dopł. emer. za czas ub.	„	„
Podatek dochodowy	„	„
Zaliczki zwrotne	„	„
Nadpłacone pobory	„	„
Prywatni wierzyciele	„	„
Stow. Oszcz. Lwów	„	„
Związki	„	„
„	„	„
„	„	„
„	„	„
Budowa Kolonji	„	„
Zwrot za	„	„
. . . .	„	„
. . . .	„	„
. . . .	„	„
Razem	Zł.	gr.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

130.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 lipca 1929 r. Nr. IV. 10425/12/29 w sprawie rezerwowania oddzielnych przedziałów.

Jakkolwiek zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dn. 23 stycznia 1924 r. Nr. dz. IV/16721/12 (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z 1924 r.) określa wyraźnie, komu i w jakich granicach przysługuje prawo korzystania z oddzielnego przedziału, bez uiszczenia opłaty taryfowej, to jednak od pewnego czasu Dyrekcje bądź nie przestrzegają tych przepisów, bądź dopuszczają do wyznaczania oddzielnych przedziałów dla osób, do tego nie uprawnionych i to nawet w okresie wzmożonego ruchu.

Skutkiem tego zdarza się, co stwierdziłem tak na podstawie otrzymanych informacji, jak też osobistych spostrzeżeń, że przeważna część przedziałów klasy I i znaczna liczba przedziałów klasy II bywa rezerwowana, co powoduje przepełnienie w przedziałach pozostałych, a nieraz wielu podróżnych nie może skutkiem tego wogóle znaleźć miejsca do siedzenia w pociągu.

Powyższe skłania mnie zwłaszcza wobec otrzymywanych zażaleń do przypomnienia Dyrekcjom, że przy rezerwowaniu oddzielnych przedziałów powinny się ściśle stosować do postanowień taryfy osobowej i do zarządzenia na wstępie wspomnianego (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z 1924 r.) i występować z całą surowością przeciw wszelkiej samowoli ze strony służby wykonawczej w tym względzie.

W przypadkach wyjątkowych, szczególnie uzasadnionych mogą Panowie Prezesi, lub w ich zastępstwie Panowie Wiceprezesi Dyrekcji zezwolić na rezerwowanie **miejsca** w pociągu, bez przyjmowania jednak jakiegokolwiek zobowiązania ze strony Zarządu Kolejowego, że miejsce to będzie utrzymane.

Powyższe postanowienie nie odnosi się ściśle do rezerwowania miejsc lub wagonów dla zgłoszonych, zwartych wycieczek, a w szczególności dla wycieczek, które złożyły w właściwym czasie odpowiednią kaucję.

131.

Nr. IV/10054/11 z dnia 3 lipca 1929 r. w sprawie przejazdu pociągami towarowemi funkcjonarjuszy straży granicznej.

W sprawie uzupełnienia rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/6307/11 z dnia 23/VII—1928 r. o przejazdach pociągami towarowemi względnie na parowozach idących luzem pracowników kolejowych oraz osób obcych.

Rozdział B rozporządzenia Nr. IV/6307/11 z dn. 23/VII 1928 r. w sprawie przejazdu pociągami towarowemi względnie na parowozach idących luzem pracowników kolejowych oraz osób obcych uzupełnia się po punkcie h) nowym punktem i) o treści jak następuje:

„i) Funkcjonarjusze Straży Granicznej w pasie pogranicznym, licząc 30 kilometrów od granicy — w wypadkach nagłej potrzeby służbowej.

132.

Nr. IV/9109/14 z dnia 13 lipca 1929 r. w sprawie zmian w załączniku C 1 umowy R. J. C.

W umowie R. J. C. obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r. rozesłanej Dyrekcjom na mocy pisma Nr. IV/6440/14 z dnia 30/IV 28 r. Ministerstwa Komunikacji poleca na stronie 74 w załączniku C 1 (§ 62-4) w pozycji dotyczącej Czechosłowacji w rubryce 3 i 4 umieścić poprawkę według poniższego wzoru:

Czechosłowacja	Wszystkie zarządy	W zasadzie dopuszcza się tylko wagony 4 osiowe		
		Wagony 2 i 3 osiowe 16 t.	Wagony 2 i 3 osiowe 6,5 m. (max. 10,0 m).	$\leqq 0,6$

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

133.

Zezwolenie na studja normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 12 lipca 1929 r. Nr. V-7098/16b/29 udzielił na

mocy art. 2 Ustawy z dnia 14/X—21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30/IX—22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) Biuru Technicznemu „J. Oppman i H. Kozłowski, inżynierowie Komunikacji" mającemu siedzibę w Warszawie przy ul. Mokotowskiej Nr. 18 i działającemu z ramienia i na rzecz Magistratu miasta Kielc zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego od Kielc przez Białogon i Zagrodę do Chęcin, z odnogą do stadjonu sportowego, celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej Biuru Technicznemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości około 15 kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Kieleckie które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 12 stycznia 1930 roku.

Termin do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Magistratowi koncesji na budowę i eksploatację normalnotorowej kolei elektrycznej Kielce — Chęciny z odnogą do stadjonu sportowego na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 12 lipca 1930 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 12 października 1929 roku.

ZAWIADOMIENIA:

Unieważnienie legitymacyj poselskich.

Unieważnia się, z powodu zagubienia, legitymacje poselskie Nr. 85 i 123, uprawniające do bezpłatnego korzystania z państwowych środków komunikacji, wydane w dniu 27 marca 1928 roku przez Biuro Sejmu Rzeczypospolitej na imię Stanisława Duboisa i Hersza Luzera Hellera, posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

Unieważnienie biletów służbowych.

Unieważnia się, z powodu zagubienia:

1) bilet służbowy klasy I Nr. 1233, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Inż. Leona Harasiewicza, Inspektora Odbiorcy Ministerstwa Komunikacji, ważny na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych do dnia 31 grudnia 1929 roku.

2) bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I Nr. 207, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla „współpracownika Polskiej Agencji Telegraficznej" z ważnością do dnia 31 grudnia 1929 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych.

3) bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I Nr. 237, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla Delegata Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z ważnością do dnia 31 grudnia 1929 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych.

4) Unieważnia się z powodu kradzieży; bezpłatny bilet służbowy imienny klasy I, Nr. 63, ważny do odwołania w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych oraz dowód tożsamości osoby Nr. 2539 wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię D-ra Leona Boryńskiego, starszego referenta Ministerstwa Komunikacji.

Unieważnienie dowodu tożsamości osoby.

Unieważnia się, z powodu kradzieży dowód tożsamości osoby Nr. 2216, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Kazimierza Węgiełka, asesora Polskich Kolei Państwowych, ważny do dnia 31 grudnia 1929 roku.

NAKŁADEM MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 47304. 6.VIII.29. 8.200.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8. — półroczna zł. 4. — kwartalna zł. 2. — Pojedyńczy numer — groszy 50.